FITBURG، 31 ديسمبر 2025: مرساة جُرّت عبر خليج فنلندا

في 30 ديسمبر 2025، غادرت سفينة البضائع العامة Fitburg، التي ترفع علم سانت فنسنت وجزر غرينادين، سانت بطرسبرغ متجهةً إلى حيفا وعلى متنها فولاذ إنشائي روسي. وفي الساعات الأولى من 31 ديسمبر، تضرر كابلا اتصالات بين فنلندا وإستونيا. وصعدت الشرطة الفنلندية وحرس الحدود إلى متن السفينة صباح اليوم نفسه. وفي 5 نوفمبر 2026، أدانت المحكمة الابتدائية في هلسنكي القبطان الروسي ورئيس البحارة الأذربيجاني بارتكاب جريمة التخريب المشدد عمداً: إذ جُرّت المرساة على قاع البحر لمسافة نحو 130 كم. والحكم ليس نهائياً. ولم تحدد المحكمة من وجّه الرجلين، إن وُجد من وجّههما.

UKRAINE EVIDENCE HUB
السجل الموثّق
نوفمبر 2026

130 كم

المسافة التي جُرّت خلالها المرساة والسلسلة على قاع البحر، لعدة ساعات، في 31 ديسمبر 2025 A

المحكمة الابتدائية في هلسنكي، الحكم R 706/2026/11841، بيان صحفي، 5 نوفمبر 2026

1 + 9

كابلات اتصالات وكهرباء وخط أنابيب غاز واحد عبرتها السلسلة؛ وتضرر كابلا اتصالات A

المحكمة الابتدائية في هلسنكي، بيان صحفي، 5 نوفمبر 2026

3 سنوات و6 أشهر

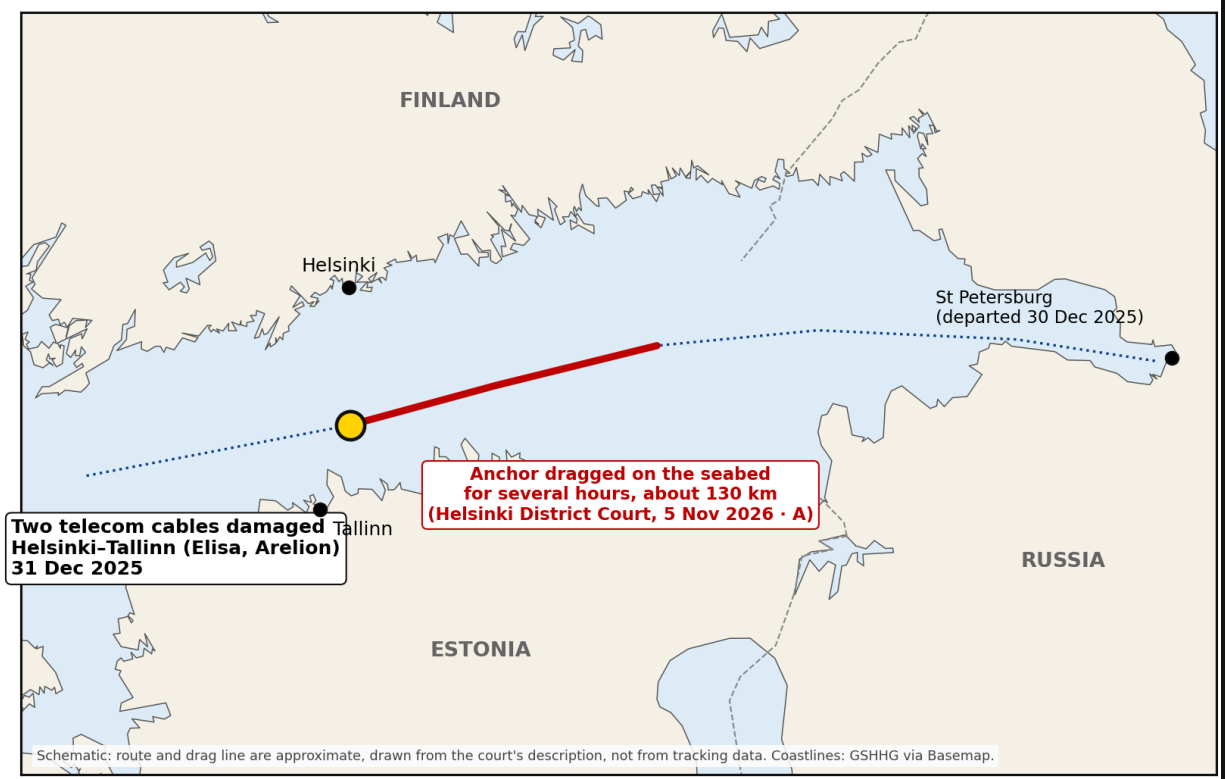
عقوبة سجن نافذة للقبطان؛ و2 سنة و10 أشهر لرئيس البحارة؛ واحتُجز كلاهما؛ الحكم غير نهائي A

المحكمة الابتدائية في هلسنكي، بيان صحفي، 5 نوفمبر 2026

~2 ساعة

استمرت الرحلة والمرساة منزلة بعد أول اتصال أجرته السلطات الفنلندية بالسفينة A

المحكمة الابتدائية في هلسنكي، بيان صحفي، 5 نوفمبر 2026



الخلاصة

خلصت محكمة إلى أن الفعل متعمد. قضى ثلاثة قضاة محترفين بالإجماع بأن القبطان ورئيس البحارة ارتكبا جريمة التخريب المشدد. وكان قفل المرساة يعمل. وخلصت المحكمة إلى أن الفعل كان يهدف إلى إلحاق أكبر قدر ممكن من الضرر بالمجتمع، وأن الأضرار لم تبقَ محدودة إلا بمحض الصدفة.

لفنلندا الولاية القضائية. وقعت الأضرار في المنطقة الاقتصادية الخالصة لإستونيا، خارج البحر الإقليمي لفنلندا. وقضت المحكمة بأن للمحاكم الفنلندية أن تنظر في القضية لأن الجريمة كانت متعمدة وأن آثارها ظهرت في فنلندا. وفي قضية Eagle S السابقة، كانت المحكمة الابتدائية قد قضت بعدم اختصاصها؛ ونقضت محكمة الاستئناف ذلك في 27 أغسطس 2026.

مسألة الدولة لا تزال مفتوحة. أبحرت السفينة من سانت بطرسبرغ بقيادة قبطان روسي وعلى متنها فولاذ روسي خاضع لجزاءات الاتحاد الأوروبي، وخلصت المحكمة إلى أن المرساة أُنزلت قبل أن تغادر السفينة المياه الإقليمية الروسية. ولا ينسب الحكم الفعل إلى الدولة الروسية. ويجوز للرجلين الطعن في الحكم؛ ويقول القبطان إنه سيفعل.

التكييف القانوني في ثلاث طبقات

التخريب المشدد الذي ارتكبه القبطان ورئيس البحارة عمداً؛ الولاية القضائية الفنلندية — المحكمة الابتدائية في هلسنكي، 5 نوفمبر 2026، حكم غير نهائي — ثابت

أضرار لحقت بقاع بحر البلطيق بفعل مراسٍ مجرورة، 2023–2025: خمس حالات، اعتُبرت إحداها حادثاً عرضياً، وإدانة واحدة — نمط، ولم يثبت وجود فاعل مشترك

التهديدات الهجينة للبنية التحتية تحت سطح البحر؛ عملية BALTIC SENTRY التابعة لحلف الناتو — تصريحات مسؤولين فنلنديين وإستونيين ومسؤولين في الناتو — موقف

ثابت. المحكمة الابتدائية في هلسنكي، 5 نوفمبر 2026 (R 706/2026/11841، بالإجماع، حكم غير نهائي): القبطان ورئيس البحارة مذنبان بجريمة التخريب المشدد (القانون الجنائي الفنلندي، törkeä tuhotyö). وجُرّت المرساة لمسافة نحو 130 كم؛ وعبرت السلسلة تسعة كابلات وخط أنابيب غاز وتضرر كابلا اتصالات؛ وكان الفعل متعمداً ويهدف إلى إلحاق أقصى ضرر بالمجتمع. وللمحاكم الفنلندية الولاية القضائية لأن الآثار ظهرت في فنلندا. ورُفضت تهمة التدخل المشدد في الاتصالات باعتبارها مشمولة بجريمة التخريب. **نمط.** منذ أكتوبر 2023، ألحقت مراسي السفن أضراراً بكابلات أو خطوط أنابيب في بحر البلطيق خمس مرات على الأقل. واعتبر المدعون العامون السويديون إحدى هذه الحالات (Vezhen، يناير 2025) حادثاً عرضياً؛ وقضية Fitburg هي الأولى التي تنتهي بإدانة. ولم تربط أي محكمة بين هذه الحالات، ولا بينها وبين دولة ما. **موقف.** أطلق حلف الناتو عملية Baltic Sentry في يناير 2025 لحماية البنية التحتية تحت سطح البحر. ولم تبتّ المحكمة في مسألة من وجّه الرجلين، إن وُجد من وجّههما؛ ولم تثبت مسؤولية الدولة الروسية.

ما نطالب به

سدّ الثغرات التي تسمح بقطع كابل خارج البحر الإقليمي دون جهة قضائية واضحة: دعم عمل المنظمة البحرية الدولية والاتحاد الدولي للاتصالات واللجنة الدولية لحماية الكابلات (International Cable Protection Committee) بشأن حماية الكابلات المغمورة. واستخدام الإدراج في قوائم الجزاءات ضد السفن والمشغّلين الذين ينقلون بضائع روسية خاضعة للجزاءات. ودعم التعاون في مجال الدوريات والصعود إلى السفن وتفتيشها في بحر البلطيق. وتبادل الأدلة عبر الحدود، كما فعلت فنلندا وإستونيا في هذه القضية.

المصادر: A — المحكمة الابتدائية في هلسنكي، بيان صحفي بشأن الحكم R 706/2026/11841، 5 نوفمبر 2026 (tuomioistuimet.fi)؛ محكمة الاستئناف في هلسنكي، Eagle S، 27 أغسطس 2026 (وفقاً لما أوردته ERR وKaleva). B — الجمارك الفنلندية، بيانان صحفيان في 1 و7 يناير 2026؛ المكتب الوطني للتحقيقات، 12 يناير 2026 (عبر ERR وThe Baltic Times)؛ النيابة العامة الإستونية، 2 يناير 2026؛ وزارة العدل والشؤون الرقمية الإستونية، 31 ديسمبر 2025 (عبر ERR)؛ حلف الناتو، «NATO launches Baltic Sentry»، 14 يناير 2025؛ هيئة الادعاء السويدية بشأن Vezhen (عبر The Maritime Executive، 14 أكتوبر 2025). C — Yle، 5 نوفمبر 2026؛ ERR، 31 ديسمبر 2025، و12 يناير و6 يونيو و27 أغسطس و8 سبتمبر 2026؛ موسكو تايمز، 16 يونيو 2026؛ The Maritime Executive، 7 يناير و9 سبتمبر 2026؛ The Insider، 15 يونيو 2026؛ Current Time، 5 يناير 2026؛ MTV Uutiset، 2026؛ Kaleva، 27 أغسطس 2026؛ وكالة الصحافة الفرنسية عبر Inquirer، 24 ديسمبر 2024؛ ERR، 12 أغسطس 2024؛ BB.LV (BNS)، 2 و18 يناير 2026. RU — د. بيسكوف، 20 نوفمبر 2024 (رويترز عبر gCaptain؛ تاس)؛ ن. باتروشيف، فبراير 2026 (الجزيرة). جميعها اطُّلع عليها في 7 نوفمبر 2026.

FITBURG
V1.0 · 7 نوفمبر 2026 · النسخة الحية وسجل التصويبات على UKRAINE EVIDENCE HUB
الصفحة الحية · سجل التصويبات

مرساة واحدة، نحو 130 كم، عشرة خطوط في قاع البحر

بين هلسنكي وتالين، يعبر خليجَ فنلندا كابلاتُ اتصالات وكهرباء وخطُّ أنابيب غاز. ومرّت سلسلة مرساة Fitburg فوق عشرة منها في ليلة واحدة. ويرد موجز استنتاجات المحكمة استناداً إلى بيانها الصحفي باللغة الفنلندية.

UKRAINE EVIDENCE HUB
السجل الموثّق
نوفمبر 2026

30 ديسمبر 2025	تغادر Fitburg سانت بطرسبرغ متجهةً إلى حيفا. وتُرفع مرساتها عند المغادرة، ثم تُنزل مجدداً في وقت ما قبل أن تغادر السفينة المياه الإقليمية الروسية. [A] — المحكمة الابتدائية في هلسنكي، بيان صحفي، 5 نوفمبر 2026؛ المسار: The Insider، 15 يونيو 2026
31 ديسمبر 2025، نحو الساعة 05:00	تُبلغ شركة Elisa عن عطل في كابل الاتصالات التابع لها بين هلسنكي وتالين؛ كما يتضرر كابل لشركة Arelion بين فنلندا وإستونيا. إستونيا: اكتُشف الضرر نحو الساعة 05:00، بينما كانت سفينة تنتقل من المنطقة الاقتصادية الإستونية إلى المنطقة الاقتصادية الفنلندية. [B] — وزارة العدل والشؤون الرقمية الإستونية (عبر ERR، 31 ديسمبر 2025)
31 ديسمبر 2025، صباحاً	ترى السلطات الفنلندية السفينة تتحرك وسلسلة مرساتها في البحر، فتتصل بها. وتستمر الرحلة نحو ساعتين بعد أول اتصال؛ ويشارك رئيس البحارة في ذلك. [A] — المحكمة الابتدائية في هلسنكي، بيان صحفي، 5 نوفمبر 2026
31 ديسمبر 2025، نحو الساعة 11:00	تصعد الشرطة وحرس الحدود إلى متن السفينة بواسطة مروحية في المنطقة الاقتصادية لفنلندا وتقتادها إلى كانتفيك. ويُحتجز أفراد الطاقم الـ14 جميعهم — وهم من مواطني روسيا وجورجيا وكازاخستان وأذربيجان. [B] — ERR، 31 ديسمبر 2025؛ ERR، 12 يناير 2026
31 ديسمبر 2025	يفتح مكتب المدعي العام في إستونيا إجراءات جنائية: يقع موقع الضرر في المنطقة الاقتصادية لإستونيا، على بعد نحو 60 كم من الساحل. وتُعدّ إستونيا فريق تحقيق مشتركاً مع فنلندا. [B] — النيابة العامة الإستونية، 2 يناير 2026
1 يناير 2026	الجمارك الفنلندية: الشحنة فولاذ إنشائي، روسي المنشأ بحسب تقييم أولي، يخضع للجزاءات القطاعية للاتحاد الأوروبي؛ وتُحتجز البضائع. [B] — الجمارك الفنلندية، بيان صحفي، 1 يناير 2026
7 يناير 2026	تُغلق الجمارك تحقيقها: الفولاذ خاضع للجزاءات، لكن الطاقم لم يُدخله إلى فنلندا عمداً، إذ دخلت السفينة بناءً على طلب السلطات. ويُفرج عن البضائع بمجرد إخراجها من فنلندا. [B] — الجمارك الفنلندية، بيان صحفي، 7 يناير 2026
12 يناير 2026	ترفع الشرطة الحجز ويرافق حرس الحدود السفينة إلى خارج المياه الفنلندية. ويبقى أحد أفراد الطاقم قيد الاحتجاز؛ ويخضع عدد منهم لحظر السفر. [B] — المكتب الوطني للتحقيقات (عبر ERR و12، The Baltic Times يناير 2026)
5 يونيو 2026	يختتم المكتب الوطني للتحقيقات، بالتعاون مع الشرطة الجنائية المركزية في إستونيا، التحقيق السابق للمحاكمة مع أربعة مشتبه بهم. [C] — ERR، 6 يونيو 2026؛ The Insider، 15 يونيو 2026
15 يونيو 2026	تُوجَّه إلى القبطان ورئيس البحارة تهمتا التخريب المشدد والتدخل المشدد في الاتصالات. وينكر كلاهما التهم. ولا تُوجَّه أي تهم إلى المشتبه بهما الآخرين. [C] — موسكو تايمز، 16 يونيو 2026؛ MTV Uutiset؛ The Maritime Executive، 9 سبتمبر 2026
27 أغسطس 2026	في قضية Eagle S المنفصلة، تقضي محكمة الاستئناف في هلسنكي بأن لفنلندا الولاية القضائية على الأضرار التي تلحق بالكابلات في منطقتها الاقتصادية، وتعيد القضية إلى المحكمة الابتدائية. [C] — ERR، 27 أغسطس 2026؛ Kaleva، 27 أغسطس 2026
8 سبتمبر – 8 أكتوبر 2026	محاكمة أمام المحكمة الابتدائية في هلسنكي على مدى ثمانية أيام من الجلسات. ويطالب الادعاء بعقوبات نافذة لا تقل عن سنتين ونصف؛ ويطعن الدفاع في الولاية القضائية ويقول إن معدات المرساة كانت مغطاة بالجليد. [A] — المحكمة الابتدائية في هلسنكي، 5 نوفمبر 2026؛ ERR، 8 سبتمبر 2026؛ The Maritime Executive، 9 سبتمبر 2026
5 نوفمبر 2026	الحكم: الرجلان مذنبان بجريمة التخريب المشدد؛ 3 سنوات و6 أشهر و2 سنة و10 أشهر، مع الاحتجاز الفوري؛ ومسؤولية تضامنية عن تكاليف الإصلاح والتحقيق. ويقول محامي القبطان إنه سيطعن في الحكم؛ ويدرس رئيس البحارة ذلك. [A] — المحكمة الابتدائية في هلسنكي، بيان صحفي، 5 نوفمبر 2026؛ Yle، 5 نوفمبر 2026

ما يُظهره السجل

خلصت المحكمة إلى أن آلية قفل المرساة كانت تعمل. فقد رُفعت المرساة عندما غادرت السفينة سانت بطرسبرغ، ثم أُنزلت في وقت ما قبل أن تغادر المياه الإقليمية الروسية، ولم تُرفع مجدداً إلا صباح 31 ديسمبر، بعد أن رصدت السلطات الفنلندية الجرّ ونبّهت السفينة. وقُدّمت أدلة على أن آثار الجرّ امتدت إلى حدود البحر الإقليمي لروسيا.

عبرت السلسلة تسعة كابلات اتصالات وكهرباء وخط أنابيب غاز واحداً؛ وتضرر كابلا اتصالات وتعرّض الباقي للخطر. وخلصت المحكمة إلى أن الفعل كان يهدف إلى إلحاق أكبر قدر ممكن من الضرر بالمجتمع وأن محدودية الأضرار كانت من قبيل الصدفة. ويحدد المدعون العامون الإستونيون موقع الضرر في المنطقة الاقتصادية لإستونيا، على بعد نحو 60 كم من الساحل.

من أُدين

وافق القبطان أندريه ماكسيمينكو، وهو مواطن روسي، على مسار السفينة بينما كانت المرساة تُجرّ؛ ورأت المحكمة أنه يتحمل قدراً أكبر من المسؤولية لأنه كان يتولى القيادة العامة. وشارك رئيس البحارة فوسال ماجيدوف، وهو مواطن أذربيجاني، في إبقاء السفينة في حالة حركة لنحو ساعتين بعد أول اتصال، ولم يتحقق من رفع المرساة. ولم يدّعِ الادعاء أن أياً من الرجلين أمر بإنزال المرساة أو قام بإنزالها.

حُكم على كليهما بعقوبات سجن نافذة واحتُجزا. والحكم ليس نهائياً، ويُفترض أن الرجلين بريئان إلى أن يصبح نهائياً. وسيطعن القبطان في الحكم، بحسب محاميه؛ ويدرس رئيس البحارة ذلك. ويجوز للادعاء الطعن في التهمة المرفوضة.

المصادر: A — المحكمة الابتدائية في هلسنكي، بيان صحفي بشأن الحكم R 706/2026/11841، 5 نوفمبر 2026 (tuomioistuimet.fi)؛ محكمة الاستئناف في هلسنكي، Eagle S، 27 أغسطس 2026 (وفقاً لما أوردته ERR وKaleva). B — الجمارك الفنلندية، بيانان صحفيان في 1 و7 يناير 2026؛ المكتب الوطني للتحقيقات، 12 يناير 2026 (عبر ERR وThe Baltic Times)؛ النيابة العامة الإستونية، 2 يناير 2026؛ وزارة العدل والشؤون الرقمية الإستونية، 31 ديسمبر 2025 (عبر ERR)؛ حلف الناتو، «NATO launches Baltic Sentry»، 14 يناير 2025؛ هيئة الادعاء السويدية بشأن Vezhen (عبر The Maritime Executive، 14 أكتوبر 2025). C — Yle، 5 نوفمبر 2026؛ ERR، 31 ديسمبر 2025، و12 يناير و6 يونيو و27 أغسطس و8 سبتمبر 2026؛ موسكو تايمز، 16 يونيو 2026؛ The Maritime Executive، 7 يناير و9 سبتمبر 2026؛ The Insider، 15 يونيو 2026؛ Current Time، 5 يناير 2026؛ MTV Uutiset، 2026؛ Kaleva، 27 أغسطس 2026؛ وكالة الصحافة الفرنسية عبر Inquirer، 24 ديسمبر 2024؛ ERR، 12 أغسطس 2024؛ BB.LV (BNS)، 2 وعلى 18 يناير 2026. RU — د. بيسكوف، 20 نوفمبر 2024 (رويترز عبر gCaptain؛ تاس)؛ ن. باتروشيف، فبراير 2026 (الجزيرة). جميعها اطُّلع عليها في 7 نوفمبر 2026.

إدانة ابتدائية، وتحقيقان وطنيان، واستنتاج جمركي

جوهر السجل حكم قضائي صدر بعد محاكمة استمرت ثمانية أيام. وأجرت الشرطتان الفنلندية والإستونية التحقيق بصورة مشتركة. ولا يُتاح النص الكامل للحكم إلا بناءً على طلب يُقدَّم إلى قلم المحكمة؛ ويستند هذا الملف إلى البيان الصحفي للمحكمة.

UKRAINE EVIDENCE HUB
السجل الموثّق
نوفمبر 2026

ثابت لدى هيئات ذات ولاية

المحكمة الابتدائية في هلسنكي، الحكم الصادر في 5 نوفمبر 2026 (R 706/2026/11841)، بالإجماع: تخريب مشدد ارتكبه القبطان ورئيس البحارة؛ جُرّت المرساة نحو 130 كم؛ وعُبرت تسعة كابلات وخط أنابيب، وتضرر كابلا اتصالات؛ فعل متعمد؛ ولاية قضائية فنلندية؛ مسؤولية تضامنية عن تكاليف الإصلاح والتحقيق. حكم غير نهائي. A

محكمة الاستئناف في هلسنكي، 27 أغسطس 2026 (Eagle S، وفقاً لما أوردته ERR وKaleva): لفنلندا الولاية القضائية على أساس مبدأ الإقليمية؛ والحادث ليس حادثاً ملاحياً يقيّدها بموجب اتفاقية قانون البحار. A

التحقيقات الوطنية (فنلندا، إستونيا)

الجمارك الفنلندية، 1 و7 يناير 2026: فولاذ إنشائي روسي المنشأ خاضع للجزاءات القطاعية للاتحاد الأوروبي؛ لا تحقيق جنائي، إذ لم يُدخله الطاقم إلى فنلندا عمداً.
المكتب الوطني للتحقيقات، 12 يناير 2026: اكتمال العمل الفنلندي والإستوني على متن السفينة؛ والإفراج عن السفينة. B

النيابة العامة الإستونية، 2 يناير 2026: إجراءات جنائية بشأن كابلَي اتصالات؛ موقع الضرر في المنطقة الاقتصادية لإستونيا؛ فريق تحقيق مشترك مع فنلندا قيد الإعداد. B

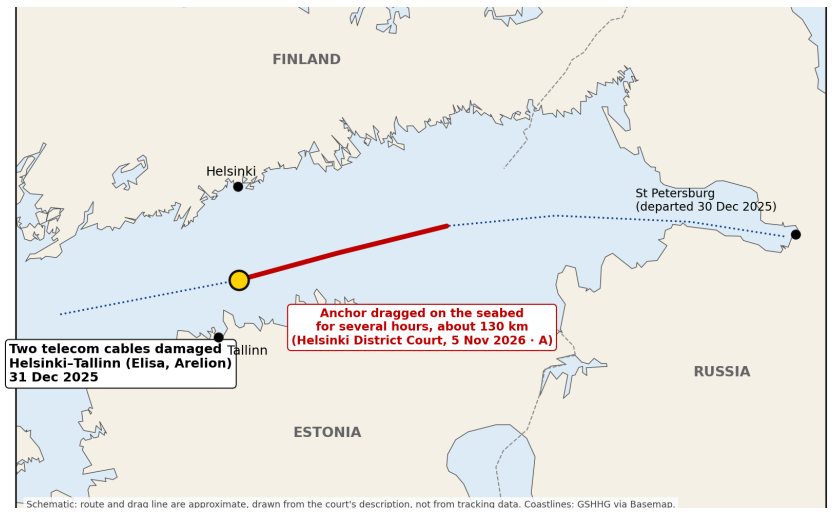
التحقيقات المستقلة

Yle، 5 نوفمبر 2026: أسماء المدانَين وجنسيتاهما؛ ردود فعل الدفاع والادعاء. ERR، 31 ديسمبر 2025: المالك/المدير ALBROS Shipping & Trading، إسطنبول؛ العلم: سانت فنسنت وجزر غرينادين. C

ERR، 8 سبتمبر 2026: بلغت تكلفة الأضرار «عدة مئات الآلاف من اليورو»؛ ووصف القبطان الادعاءات بأن الطاقم تصرف بأوامر من الحكومة الروسية بأنها «هراء». C

الأرقام — كل مصدر، كما نُشر

الرقم	ما يشمله	المصدر · التاريخ · المستوى
130 كم	جرّ المرساة على قاع البحر، 31 ديسمبر 2025	المحكمة الابتدائية في هلسنكي، 5 نوفمبر 2026 · A
9 + 1 · 2	كابلات وخط أنابيب عُبرت · كابلات اتصالات تضررت	المحكمة الابتدائية في هلسنكي، 5 نوفمبر 2026 · A
2 · 3 سنوات و6 أشهر سنة و10 أشهر	العقوبتان: القبطان · رئيس البحارة (حكم غير نهائي)	المحكمة الابتدائية في هلسنكي، 5 نوفمبر 2026 · A
14	احتُجز الطاقم في 31 ديسمبر 2025؛ ولاحقاً أربعة مشتبه بهم، وُجّهت التهم إلى اثنين منهم	ERR، 31 ديسمبر 2025؛ ERR، 6 يونيو 2026 · C



خريطة تخطيطية: المسار من سانت بطرسبرغ ونحو 130 كم جُرّت خلالها المرساة، رُسما استناداً إلى وصف المحكمة لا إلى بيانات التتبع. السواحل: GSHHG.

استنتاجات المحكمة مأخوذة من بيانها الصحفي المؤرخ 5 نوفمبر 2026 (بالفنلندية، ترجمة Hub)؛ ولم يُطّلع على موجز القرار (ملف PDF Ratkaisutiedote) لأغراض هذا الملف. ولم تُنشر مبالغ التعويضات المحكوم بها. و«عدة مئات الآلاف من اليورو» رقم أوردته وسائل الإعلام أثناء المحاكمة.

المصادر: A — المحكمة الابتدائية في هلسنكي، بيان صحفي بشأن الحكم، 5 نوفمبر 2026 (tuomioistuimet.fi)؛ محكمة الاستئناف في هلسنكي، 27 أغسطس 2026 (وفقاً لما أوردته ERR وKaleva). B — الجمارك الفنلندية، بيانان صحفيان في 1 و7 يناير 2026؛ المكتب الوطني للتحقيقات، 12 يناير 2026 (عبر ERR وThe Baltic Times)؛ النيابة العامة الإستونية، 2 يناير 2026؛ وزارة العدل والشؤون الرقمية الإستونية، 31 ديسمبر 2025 (عبر ERR)؛ حلف الناتو، «NATO launches Baltic Sentry» 14، يناير 2025؛ هيئة الادعاء السويدية بشأن Vezhen (عبر The Maritime Executive، 14 أكتوبر 2025). C — Yle، 5 نوفمبر 2026؛ ERR، 31 ديسمبر 2025، و12 يناير و6 يونيو و27 أغسطس و8 سبتمبر 2026؛ موسكو تايمز، 16 يونيو 2026؛ The Maritime Executive، 7 يناير و9 سبتمبر 2026؛ The Insider، 15 يونيو 2026؛ Current Time، 5 يناير 2026؛ MTV Uutiset، 2026؛ Kaleva، 27 أغسطس 2026؛ وكالة الصحافة الفرنسية عبر Inquirer، 24 ديسمبر 2024؛ ERR، 12 أغسطس 2024؛ BB.LV (BNS)، 2 و18 يناير 2026. RU — د. بيسكوف، 20 نوفمبر 2024 (رويترز عبر gCaptain؛ تاس)؛ ن. باتروشيف، فبراير 2026 (الجزيرة). جميعها اطلع عليها في 7 نوفمبر 2026.

FITBURG
7 · V1.0 نوفمبر 2026 · النسخة الحية وسجل التصحيحات على UKRAINE EVIDENCE HUB

الصفحة الحية · سجل التصويبات

إدانة رجلين؛ ولم يُسمَّ أي آمر

بتّت المحكمة في سلوك اثنين من أفراد الطاقم. ولم تبتّ في مسألة من أنزل المرساة، ولا في ما إذا كان أحد على البر قد أمر بالفعل. ولم يكن مالك السفينة ومديرها طرفين في القضية الجنائية.

المستهدفون	الدور في القضية	الإجراءات	الجزاءات · المحاكم
أندريه ماكسيمينكو القبطان · مواطن روسي	وافق على مسار السفينة بينما كانت المرساة تُجرّ؛ المسؤولية العامة عن القيادة والملاحة	المحكمة الابتدائية في هلسنكي، 5 نوفمبر 2026: تخريب مشدد، 3 سنوات و6 أشهر؛ سيطعن في الحكم (حكم غير نهائي)	—
فوسال ماجيدوف رئيس البحارة · مواطن أذربيجاني	شارك في مواصلة الرحلة نحو ساعتين بعد أول اتصال؛ ولم يتحقق من رفع المرساة	المحكمة الابتدائية في هلسنكي، 5 نوفمبر 2026: تخريب مشدد، 2 سنة و10 أشهر؛ يدرس الطعن (حكم غير نهائي)	—
ضابطان آخران	مشتبه بهما في التحقيق السابق للمحاكمة	لم تُوجَّه إليهما تهم	—
Fitburg Shipping Co Ltd / ALBROS Shipping & Trading المالك والمدير (إسطنبول)	مالك السفينة ومديرها؛ غيّرا اسم السفينة إلى Finex في مارس 2026	لم تُوجَّه تهم؛ ولم تُنظر في القضية الجنائية مطالبات الشركتين المشغِّلتين بالتكاليف (ورُفضت مطالباتهما بالتكاليف القانونية)	السفينة غير مدرجة في قوائم الاتحاد الأوروبي حتى يناير 2026 (بحسب التقارير)؛ يلزم التحقق مجدداً

سلسلة المسؤولية

أدانت المحكمة شخصين بالتخريب المتعمد. ولم تبتّ في مسألة من وجّههما، إن وُجد من وجّههما، ولم تحدد من أنزل المرساة. ولا يُثبت هذا الحكم مسؤولية الدولة الروسية.

وقائع تربط الرحلة بروسيا: بدأت في سانت بطرسبرغ في 30 ديسمبر 2025؛ وأُنزلت المرساة بينما كانت السفينة لا تزال في المياه الإقليمية الروسية (استنتاج المحكمة)؛ والقبطان مواطن روسي؛ والشحنة فولاذ إنشائي روسي خاضع لجزاءات الاتحاد الأوروبي (الجمارك الفنلندية).

أفعال الدولة الروسية نفسها

لا يرد أي فعل للدولة الروسية في استنتاجات المحكمة بالصيغة التي نُشرت بها.

عرضت روسيا تقديم المساعدة إلى الطاقم بعد احتجازه، وفقاً لما صرّح به وزير الدفاع الفنلندي أنتي هاكانن لصحيفة Iltalehti (عبر BNS، 2 يناير 2026). ولم يُعثر على أي بيان رسمي روسي بشأن الحكم حتى 7 نوفمبر 2026.

عمود الجزاءات: تعني الشرطة أنه لم يُتحقق من أي إدراج. ولم يُعَد التحقق من وضع السفينة في قوائم الاتحاد الأوروبي والمملكة المتحدة بعد يناير 2026. الملكية: Fitburg Shipping Co Ltd (المالك) وAlbros Shipping and Trading Ltd (المدير)، وفقاً لبيانات LSEG التي أوردتها Current Time، 5 يناير 2026؛ وتذكر ERR أن ALBROS هي المالك.

المصادر: A — المحكمة الابتدائية في هلسنكي، بيان صحفي بشأن الحكم R 706/2026/11841، 5 نوفمبر 2026 (tuomioistuimet.fi)؛ محكمة الاستئناف في هلسنكي، Eagle S، 27 أغسطس 2026 (وفقاً لما أوردته ERR وKaleva). B — الجمارك الفنلندية، بيانان صحفيان في 1 و7 يناير 2026؛ المكتب الوطني للتحقيقات، 12 يناير 2026 (عبر The Baltic Times وERR)؛ النيابة العامة الإستونية، 2 يناير 2026؛ وزارة العدل والشؤون الرقمية الإستونية، 31 ديسمبر 2025 (عبر ERR)؛ حلف الناتو، «NATO launches Baltic Sentry» 14 يناير 2025؛ هيئة الادعاء السويدية بشأن Vezhen (عبر The Maritime Executive، 14 أكتوبر 2025). C — Yle، 5 نوفمبر 2026؛ ERR، 31 ديسمبر 2025، و12 يناير و6 يونيو و27 أغسطس و8 سبتمبر 2026؛ موسكو تايمز، 16 يونيو 2026؛ The Maritime Executive، 7 يناير و9 سبتمبر 2026؛ The Insider، 15 يونيو 2026؛ Current Time، 5 يناير 2026؛ MTV Uutiset، 2026؛ Kaleva، 27 أغسطس 2026؛ وكالة الصحافة الفرنسية عبر Inquirer، 24 ديسمبر 2024؛ ERR، 12 أغسطس 2024؛ BB.LV (BNS)، 2 و18 يناير 2026. RU — د. بيسكوف، 20 نوفمبر 2024 (رويترز عبر gCaptain؛ تاس)؛ ن. باتروشيف، فبراير 2026 (الجزيرة). جميعها اطُّلع عليها في 7 نوفمبر 2026.

الصفحة الحية · سجل التصويبات

«من العبث لوم روسيا» — و«القراصنة الغربيون»

لم يُعثر على أي بيان رسمي روسي بشأن قضية Fitburg أو الحكم الصادر فيها حتى 7 نوفمبر 2026. وأقرب البيانات الرسمية القابلة للتحقق تتعلق بأضرار سابقة لحقت بكابلات في بحر البلطيق وبالصعود إلى السفن في البحر. وتُقابَل هنا بالسجل.

UKRAINE EVIDENCE HUB
السجل الموثّق
نوفمبر 2026

دميتري بيسكوف، المتحدث باسم الكرملين · إحاطة صحفية · 20 نوفمبر 2024

«من العبث تماماً الاستمرار في لوم روسيا على كل شيء دون أي سبب».

رويترز (عبر gCaptain)، 20 نوفمبر 2024؛ تاس، 20 نوفمبر 2024

نيكولاي باتروشيف، مساعد الرئيس ورئيس المجلس البحري · فبراير 2026

«[قوات] قادرة على تهدئة حماسة القراصنة الغربيين».

الجزيرة، 18 فبراير 2026 (ترجمة إنكليزية)

دقيق من حيث الإسناد: لم تنسب أي محكمة إلى روسيا أي حادث في بحر البلطيق

قيل ذلك بشأن الأضرار التي لحقت بالكابلات في نوفمبر 2024 والمرتبطة بالسفينة الصينية Yi Peng 3، قبل أكثر من عام من قضية Fitburg. ولم تنسب أي محكمة إلى روسيا أي حادث في قاع بحر البلطيق؛ ويُدين حكم Fitburg اثنين من أفراد الطاقم ولا يبتّ في مسألة من وجّههما، إن وُجد من وجّههما (المحكمة الابتدائية في هلسنكي، 5 نوفمبر 2026).

ما يُقرّ به الادعاء: لا شيء عن Fitburg. وفي الإحاطة نفسها أشار إلى «أنشطة التخريب» الأوكرانية في سياق نورد ستريم.

ليست قرصنة من الناحية القانونية

قيل ذلك بشأن احتجاز ناقلات نفط خاضعة للجزاءات، لا بشأن Fitburg. فقد صعدت الشرطة الفنلندية وحرس الحدود إلى متن Fitburg للاشتباه في ارتكاب جريمة، وأُفرج عنها بعد 12 يوماً، وحوكم طاقمها أمام ثلاثة قضاة (NBI؛ المحكمة الابتدائية في هلسنكي). والقرصنة بموجب اتفاقية قانون البحار (المادة 101) فعل يُرتكب لأغراض خاصة من جانب سفينة خاصة — لا إجراء لإنفاذ القانون تتخذه دولة.

ما يُقرّ به الادعاء: أن روسيا تعامل صعود الدول الساحلية إلى السفن على أنه أعمال عدائية، أياً كان أساسه القانوني.

من الإنصاف القول

لم تُثبت أي محكمة أو هيئة دولية مسؤولية الدولة الروسية عن الأضرار التي تسببت فيها Fitburg، أو عن أي حادث آخر في قاع بحر البلطيق. وفي يناير 2026، صرّحت دائرة الأمن والاستخبارات الفنلندية لـYle بأن الحديث عن القدرة الروسية المطلقة «يفيد روسيا» (وفقاً لما أوردته BB.LV).

وصف القبطان أثناء المحاكمة الادعاءات بأن الطاقم تصرف بأوامر من الحكومة الروسية بأنها «هراء» (ERR، 8 سبتمبر 2026). والحكم لا ينقض ذلك ولا يؤكده؛ فهو صامت بشأن أي آمر.

المصادر: A — المحكمة الابتدائية في هلسنكي، بيان صحفي بشأن الحكم R 706/2026/11841، 5 نوفمبر 2026 (tuomioistuimet.fi)؛ محكمة الاستئناف في هلسنكي، Eagle S، 27 أغسطس 2026 (وفقاً لما أوردته ERR وKaleva). B — الجمارك الفنلندية، بيانان صحفيان في 1 و7 يناير 2026؛ المكتب الوطني للتحقيقات، 12 يناير 2026 (عبر ERR وThe Baltic Times)؛ النيابة العامة الإستونية، 2 يناير 2026؛ وزارة العدل والشؤون الرقمية الإستونية، 31 ديسمبر 2025 (عبر ERR)؛ حلف الناتو، «NATO launches Baltic Sentry» 14 يناير 2025؛ هيئة الادعاء السويدية بشأن Vezhen (عبر The Maritime Executive، 14 أكتوبر 2025). C — Yle، 5 نوفمبر 2026؛ ERR، 31 ديسمبر 2025، و12 يناير و6 يونيو و27 أغسطس و8 سبتمبر 2026؛ موسكو تايمز، 16 يونيو 2026؛ The Maritime Executive، 7 يناير و9 سبتمبر 2026؛ The Insider، 15 يونيو 2026؛ Current Time، 5 يناير 2026؛ MTV Uutiset، 2026؛ Kaleva، 27 أغسطس 2026؛ وكالة الصحافة الفرنسية عبر Inquirer، 24 ديسمبر 2024؛ ERR، 12 أغسطس 2024؛ BB.LV (BNS)، 2 و18 يناير 2026. RU — د. بيسكوف، 20 نوفمبر 2024 (رويترز عبر gCaptain؛ تاس)؛ ن. باتروشيف، فبراير 2026 (الجزيرة). جميعها اطُّلع عليها في 7 نوفمبر 2026.

FITBURG
V1.0 · 7 نوفمبر 2026 · النسخة الحية وسجل التصحيحات على UKRAINE EVIDENCE HUB

الصفحة الحية · سجل التصويبات

الكابل خارج البحر الإقليمي لا يزال بحاجة إلى محكمة

حكم Fitburg هو أول إدانة في قضايا بحر البلطيق. ويستند إلى القانون الجنائي الفنلندي وإلى المكان الذي ظهرت فيه الآثار. وسيحدد صموده في مرحلة الاستئناف من عدمه الطريقة التي تحمي بها الدول الساحلية الكابلات في مناطقها الاقتصادية.

UKRAINE EVIDENCE HUB
السجل الموثّق
نوفمبر 2026

ثابت — من قِبل هيئات ذات ولاية

المحكمة الابتدائية في هلسنكي، 5 نوفمبر 2026 (R 706/2026/11841، بالإجماع، حكم غير نهائي): القبطان ورئيس البحارة مذنبان بجريمة التخريب المشدد؛ فعل متعمد؛ ولاية قضائية فنلندية لأن الآثار وقعت في فنلندا؛ ورُفضت تهمة التدخل المشدد في الاتصالات باعتبارها مشمولة.

محكمة الاستئناف في هلسنكي، 27 أغسطس 2026 (Eagle S): لفنلندا الولاية القضائية على أساس مبدأ الإقليمية؛ والحادث ليس حادثاً ملاحياً يقيّدها بموجب الاتفاقية. ويستلزم أي طعن آخر إذناً من المحكمة العليا.

نمط — ما يُظهره السجل

خط أنابيب Balticconnector وكابلات، أكتوبر 2023: مرساة السفينة Newnew Polar Bear التي ترفع علم هونغ كونغ؛ ووصفت الصين ذلك بأنه حادث ناجم عن عاصفة (أغسطس 2024). Yi Peng 3، نوفمبر 2024: كابلان؛ ورفضت الصين إجراء مدعٍ عام سويدي تحقيقاً على متن السفينة. Eagle S، ديسمبر 2024: Estlink 2 وكابلات اتصالات؛ وتقرّرت الولاية القضائية الفنلندية في الاستئناف، بنقض قرار المحكمة الابتدائية (27 أغسطس 2026).

Vezhen، يناير 2025: كابل لاتفيا–السويد؛ وخلص المدعون العامون السويديون إلى أنه حادث ناجم عن الأحوال الجوية وأعطال تقنية وضعف في مهارات الملاحة البحرية. Fitburg، ديسمبر 2025: أول إدانة. ولم تربط أي محكمة بين هذه القضايا، ولا بينها وبين دولة ما.

موقف — ما تقوله الحكومات والتحالفات

أطلق حلف الناتو عملية Baltic Sentry في 14 يناير 2025 بمشاركة فرقاطات وطائرات دورية ومسيّرات بحرية؛ وحذّر الأمين العام من أن «على قباطنة السفن أن يدركوا» أن التهديدات للبنية التحتية «ستكون لها عواقب». ولا يسمّي بيان الناتو أي دولة بوصفها مسؤولة.

أبدى القادة الإستونيون حذراً في 31 ديسمبر 2025: إذ أعرب الرئيس عن أمله في أن «لا يكون فعلاً متعمداً». ورحّب المدعي العام بالحكم، ولا سيما بقبول المحكمة الولاية القضائية (Yle، 5 نوفمبر 2026).

القواعد المنطبقة

القانون الجنائي الفنلندي، الفصل 34: التخريب المشدد (törkeä tuhotyö)؛ الفصل 1: نطاق تطبيق القانون الفنلندي، بما في ذلك الجرائم التي تقع آثارها في فنلندا — على النحو الذي طبّقته المحكمة الابتدائية (أرقام المواد يلزم تأكيدها بالرجوع إلى الحكم).

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المواد 58 و79 و113 (حرية وضع الكابلات؛ واجب تجريم كسر الكابلات تحت أعالي البحار عمداً أو نتيجة إهمال) والمادة 97 (الولاية القضائية الجزائية في مسائل المصادمات أو أية حوادث ملاحية أخرى)، التي احتج بها الدفاع.

ما لا نعرفه

من أنزل المرساة، وما إذا كان أحد قد أمر بذلك. ولم يدّعِ الادعاء أن أياً من المدانَين أمر بإنزال المرساة أو قام بإنزالها.

نتيجة أي طعن؛ وما إذا كانت المحكمة العليا ستُطالَب بالبتّ في الولاية القضائية في قضية Eagle S.

المبالغ المحكوم بها عن تكاليف الإصلاح والتحقيق؛ والوضع الحالي للسفينة (Finex حالياً) ومشغّلها من حيث الجزاءات.

ما نطالب به

سدّ ثغرة الحماية في ما يخص الكابلات. دعم العمل في المنظمة البحرية الدولية والاتحاد الدولي للاتصالات واللجنة الدولية لحماية الكابلات، وفي ما بين الدول الأطراف في اتفاقية قانون البحار، بحيث يمكن دائماً التحقيق في الإضرار العمدي بالكابلات المغمورة في المناطق الاقتصادية وفي أعالي البحار والمحاكمة عليه.

إدراج ناقلي البضائع الخاضعة للجزاءات في القوائم. سلطات الجزاءات في الاتحاد الأوروبي والمملكة المتحدة والدول الشريكة: مراجعة إدراج السفن والمشغّلين الذين ينقلون بضائع روسية خاضعة للجزاءات، بما في ذلك السفينة المعنية في هذه القضية ومشغّلها.

تسيير الدوريات والصعود إلى السفن وتفتيشها معاً. مواصلة الدوريات من قبيل Baltic Sentry وتعاون الدول الساحلية في الصعود إلى السفن وتفتيشها عند تضرر البنية التحتية تحت سطح البحر، في إطار قانون البحار.

تبادل الأدلة. المدعون العامون والمحققون: الاستعانة بفرق التحقيق المشتركة والمساعدة القانونية المتبادلة، كما فعلت فنلندا وإستونيا هنا، وتبادل الأدلة المتعلقة بقاع البحر وبيانات نظام التعرف الآلي (AIS) عبر الحدود.

المصادر: A — المحكمة الابتدائية في هلسنكي، بيان صحفي بشأن الحكم R 706/2026/11841، 5 نوفمبر 2026 (tuomioistuimet.fi)؛ محكمة الاستئناف في هلسنكي، Eagle S، 27 أغسطس 2026 (وفقاً لما أوردته ERR وKaleva). B — الجمارك الفنلندية، بيانان صحفيان في 1 و7 يناير 2026؛ المكتب الوطني للتحقيقات، 12 يناير 2026 (عبر ERR وThe Baltic Times)؛ النيابة العامة الإستونية، 2 يناير 2026؛ وزارة العدل والشؤون الرقمية الإستونية، 31 ديسمبر 2025 (عبر ERR)؛ حلف الناتو، «NATO launches Baltic Sentry» يناير 2025، 14؛ هيئة الادعاء السويدية بشأن Vezhen (عبر The Maritime Executive، 14 أكتوبر 2025). C — Yle، 5 نوفمبر 2026؛ ERR، 31 ديسمبر 2025، و12 يناير و6 يونيو و27 أغسطس و8 سبتمبر 2026؛ موسكو تايمز، 16 يونيو 2026؛ The Maritime Executive، 7 يناير و9 سبتمبر 2026؛ The Insider، 15 يونيو 2026؛ Current Time، 5 يناير 2026؛ MTV Uutiset، 2026؛ Kaleva، 27 أغسطس 2026؛ وكالة الصحافة الفرنسية عبر Inquirer، 24 ديسمبر 2024؛ ERR، 12 أغسطس 2024؛ BB.LV (BNS)، 2 و18 يناير 2026. RU — د. بيسكوف، 20 نوفمبر 2024 (رويترز عبر gCaptain؛ تاس)؛ ن. باتروشيف، فبراير 2026 (الجزيرة). جميعها اطُّلع عليها في 7 نوفمبر 2026.

FITBURG
V1.0 · 7 نوفمبر 2026 · النسخة الحية وسجل التصحيحات على UKRAINE EVIDENCE HUB

الصفحة الحية · سجل التصويبات